3 9004 01514915 3

LP
F5012
1882
Q36

The EDITH *and* LORNE PIERCE
COLLECTION *of* CANADIANA

Queen's University at Kingston

LPF 5012 1882 Q36
(15)
F 1429

QUELQUES NOTES

SUR LA

VENTE DU CHEMIN DE FER

1205682

The EDITH *and* LORNE PIERCE
COLLECTION *of* CANADIANA

Queen's University at Kingston

D'UN CITOYEN.

MESSIEURS DE LA LÉGISLATURE,

Vous avez reçu, ces jours-ci, une épitre d'un *simple citoyen* qui se dit ni député, ni conseiller législatif, mais qui passe, cependant, son temps à faire de la propagande parmi les députés et les conseillers. S'il ne respecte pas plus la vérité dans ses conversations que dans ses écrits, il devient du devoir de ceux qui peuvent posséder des renseignements particuliers d'en faire part à tous.

Je laisse de côté l'affirmation que les élections n'ont pas roulé sur la vente du chemin de fer, quand il est notoire que le chef du gouvernement a fait de cette vente la base de son programme. La chose était tellement claire et tellement désirable qu'elle n'était pas même l'objet d'un débat entre les deux partis, et je ne connais pas un seul député élu par les conservateurs et soutenant le gouvernement qui n'ait accepté ce programme. Pas un n'a fait ses réserves sur un point si clairement exprimé dans le programme ministériel.

Au contraire, il n'y a pas un comté où la discussion n'ait pas été conduite par les candidats conservateurs sur ce point particulier. Est-ce que le cri de guerre dans les rangs de l'opposition n'était pas : "A bas Sénécal, qui veut avoir le chemin de fer ?" Le fait est que le peuple, non seulement s'est prononcé sur la vente du chemin ; mais a encore, en quelque sorte, déclaré qu'il ne partageait pas les craintes de l'opposition sur le compte de l'homme auquel il voulait définitivement confier cette propriété.

Le *Simple citoyen* qui veut vous éclairer dans la circonstance actuelle ne connaît pas la loi de son pays, quand il vous cite la section 42 du statut de 1875, pour prouver que le gouvernement n'avait pas même le droit de conclure un traité de vente sujet à l'approbation des chambres. Il ne sait pas qu'en 1878, le chemin de fer a été transféré du contrôle des commissaires au département des Travaux Publics, et que dans nos statuts se trouvent les clauses suivantes :

Les pouvoirs des commissaires par le présent transférés au commissaire de l'agriculture et des Travaux Publics seront, en ce qui concerne les travaux et le chemin de fer de Quebec, Montréal, Ottawa et Occidental, ajoutés aux

pouvoirs que le dit commissaire peut, esqualité, avoir concernant ces travaux et chemin considérés comme travaux publics sous l'autorité de l'acte 32 Vict., ch. 15, et de ses amendements, et le dit commissaire pourra, en tout ce qui concernera ces travaux et chemin, exercer tous les pouvoirs à lui accordés par aucun des actes plus haut cités et applicables à tel cas. (41-42 Vict., chap. 3 section 3).

Le commissaire aura l'administration, la garde, et le contrôle de tous les travaux publics, propriétés immobilières et edifices publics qui appartiennent actuellement ou qui appartiendront à l'avenir à cette province, et pourra exercer cette administration, cette garde et ce contrôle soit par lui-même, soit par des délegués à cette fin.—(32 Vict., chap. 15 section 123).

Sa majesté sera investie de toutes les propriétés immobilières acquises pour l'usage des travaux ou édifices publics, et lorsque ces propriétes ne seront plus requises pour les dits travaux ou édifices, elles pourront être vendues sous l'autorité du lieutenant-gouverneur en conseil.—(32 Vict, chap. 15 sectton 127).

Au besoin, en vertu de cette clause, le lieutenant-gouverneur en conseil pourrait disposer finalement de cette partie des travaux publics qui consiste dans le chemin de fer.

C'est dans l'esprit du droit anglais; et en Angleterre les commissaires des travaux publics peuvent vendre et vendent de fait, sans consulter les Chambres, des portions considérables du domaine public. Je vous réfère à l'acte 38-39 Victoria, chap. 89, clauses 19, 32 et 34 des status anglais. Disraéli était moins scrupuleux que cela quand il achetait, sans consulter les Chambres, presque tout le canal de Suez et plus tard l'île de Chypre. C'est par un semblable procédé que la Province de Québec est devenue propriétaire de nos chemins de fer; car le gouvernement De Boucherville signa bien, sans l'intervention des Chambres, les traités du transfert du Q. M. O. et O. au gouvernement. Or, si les gouvernements peuvent engager sans autorisation le pays dans de nouvelles dépenses, à plus forte raison peuvent-ils négocier pour réduire les dépenses et limiter ses engagements. C'est le principe qui a prévalu lors de la vente du Pacifique Canadien à une compagnie privée, avant la réunion des Chambres d'Ottawa.

***

Je n'ai point l'intention de faire valoir l'une des offres faites aux dépens des autres; mais je suiverai le *simple citoyen* sur son terrain et je comparerai son offre *criterium* avec le marché actuel.

Quand on vous dit que l'offre d'affermage de MM. Allan-Rivard donnait à la Province l'intérêt pendant vingt années sur un capital, moyenne, de $9,325,000, et qu'en 1902 notre chemin nous restait augmenté en valeur, on veut vous tromper sciemment.

D'abord, en vendant notre chemin $7,600,000, on retranche $456,000 de charges annuelles en intérêts et amortissement qui pèsent aujourd'hui sur notre budget. Je n'aurai qu'à répéter ici l'argumentation si claire présentée à la chambre l'autre jour par l'Hon. Premier, et je vais suivre et amplifier son idée.

Le syndicat Allan, devait nous verser le revenu suivant :

Pour cinq premières années...	$425,000
" " autres "	450,000
" " autres "	475,000
" " autres "	515,000
Moyenne annuelle.....	$462,500

Mais, remarque le Premier, il fallait dépenser $100,000 sur le chemin. Ainsi le dit la soumission Allan-Rivard : " Enfin, la compagnie s'obligera de parachever le chemin de fer pour et moyennant la somme de *quatre cent mille piastres*, QUI SERA DÉDUITE *du loyer ou sur le prix de vente* dans le cas où la compagnie achèterait. "

Le remboursement de $400,000 à même un loyer n'est pas une petite chose car les intérêts y jouent un rôle important. Si vous payez comptant, ce montant vaudra par les intérêts $1,063,319 dans vingt ans. Si vous ne payez que dans vingt ans, il y aura $20,000 d'intérêt par année, plus le capital dans vingt ans. La manière la plus équitable est d'ajouter à l'intérêt un paiement partiel tous les ans, c'est-à-dire $32,000 par année. Car, d'après les tables de l'arithmétique, une somme annuelle de $32,000 pendant vingt ans vaut $400,000. Nous arrivons donc au tableau suivant :

	Montant apparent.	Valeur réelle.
Loyer Allan-Rivard, 5 ans.....	$425,000	
Moins	32,000	
		$393,000
5 ans.....	$450,000	
Moins	32,000	
		$418,000
5 ans.....	$475,000	
Moins	32,000	
		$443,000
5 ans.....	$515,000	
Moins	32,000	
		$483,000

Or la différence entre le montant fixe de $456,000, produit de la vente actuelle, et les montants variables offerts par le loyer, se chiffre d'une manière exacte comme suit :

VENTE ACTUELLE.		OFFRE ALLAN-RIVARD.		Différence.	Montant de cette différence en 1902.
Montant fixe...	$456,000	1re année	$393,000	$63,000	$167,159
	"	2e "	"	"	159,188
	"	3e "	"	"	151,616
	"	4e "	"	"	144,397
	"	5e "	"	"	137,521
Montant fixe...	$456,000	6e "	$418,000	$38,000	18,979
	"	7e "	"	"	75,227
	"	8e "	"	"	70,653
	"	9e "	"	"	67,142
	"	10e "	"	"	64,992
Montant fixe...	$456,000	11e "	$443,000	$13,000	21,175
	"	12e "	"	"	20,167
	"	13e "	"	"	19,206
	"	14e "	"	"	18,292
	"	15e "	"	"	17,421
				Total...	$1,193,135

				Surplus.	
Montant fixe...	$456,000	16e ann.	$483,000	$27,000	$34,459
	"	17e "	"	"	32,818
	"	18e "	"	"	31,255
	"	19e "	"	"	29,767
	"	20e "	"	"	28,350
					$146,649

Payé surplus pendant 15 ans... $1,193,135
Gagné pendant 5 ans 146,649

$1,046,486 Payé surplus.

Si le loyer d'après les offres du syndicat Allan-Rivard grevait votre budjet de $1,046,486 de plus que la vente actuelle, c'est comme si vous aviez vendu aujourd'hui le chemin $6,553,514.

Je ne prétends pas que la province aurait perdu ce montant, parce que le fonds d'amortissement porté dans les $456,000 se retrouve ; mais il n'en est pas moins vrai que la génération actuelle aura payé ces sommes pour la génération future, et, comme nous cherchons dans le moment à sortir de nos embarras financiers, tout paiement, que ce soit pour une raison ou pour autre, est un fardeau.

Mais vous devrez vous méfier de tout plaideur qui ne pose pas la question loyalement. Le *Simple citoyen* ne vous dit pas que l'offre du syndicat Allan-Rivard contient une condition expresse, savoir, le droit d'acheter le chemin dans les dix ans pour $8,500,000, ou en déduisant les $400,000 obligatoires $8,100,000.

Or, je vais de ce fait indéniable tirer un petit argument bien simple.

Ou le chemin vaudra alors $8,500,000, ou il ne les vaudra pas. On prétend ne pas en connaître la valeur au juste aujourd'hui ; mais il est indéniable que, dans cinq ans, on la connaîtra.

Si dans cinq ans le chemin vaut $8,500.000 il est évident que le syndicat Allan Rivard l'achetera, puisqu'au bout de cinq ans il sera obligé de payer $450.000 de loyer quand l'intérêt sur $8,500.000 n'est que de $425,000. Je ne connais personne d'assez généreux pour consentir à une perte annuelle de $25,000 qu'on peut éviter.

Et si dans cinq ans le chemin ne vaut pas $8,500,000, on nous le remet déprécié Nous n'avions donc ces offres généreuses de loyer que parce que le chemin était réellement vendu pour $8,500.000 et que le syndicat Allan-Rivard, ne risquait rien en offrant un prix élevé.

L'Hon. M. Chapleau a, dans son discours de l'autre jour, établi ce point avec force, en citant les offres du même syndicat en 1878. M. de Bellefeuille déclarait alors que leur syndicat portait le nom de *Northern Transit Co.* Cette compagnie comprenait les mêmes noms qu'aujourd'hui. Le gouvernement s'engageait à terminer le chemin à ses frais et n'imposait ni $400.000, ni $1,000 de dépenses aux locataires. Or, ces messieurs offraient en 1878 la somme de $95,341 par année pour le loyer du chemin depuis Québec à Aylmer. On voit donc la différence qu'il y a entre un loyer pur et simple et un loyer basé sur une promesse de vente.

Mais prenons le loyer tel qu'il est offert pour cinq ans et comparons-le au marché que le gouvernement soumet aux chambres.

TABLEAU DES DEUX OFFRES

Vente actuelle.

Dette	$13,000,000	
Intérêt et amortissement		$780,000
Vente actuelle	$ 8,000,000	
Moins	400,000	
	$7,600,000	
Intérêt et amortissement	6 0/0	456,000
Restant à payer par la province		$324,000

Offre Allan-Rivard.

Dette	$13,000,000	
Intérêt et amortissement		$780,000
Loyer Allan-Rivard	$ 425,000	
Moins proportion des $400,000	32,000	
		$393,000
Restant à payer		$387,000
" d'après la vente actuelle.		324,000
Ce que le loyer laisserait de plus à la charge de la province		$ 63,000
Valeur finale dans 5 ans		$348,114

Vente actuelle	$8,000,000	
Moins	400,000	
Montant réel		$7,600,000
Vente dans 5 ans	$8,500,000	
Moins	400,000	
		$8,100,000
Moins différence payée par la province dans les 5 ans		$ 348,114
Montant réel de la vente à Allan-Rivard		$7,751,776
Vente actuelle		7,600,000
Seule différence		$ 151,776

Il faut ajouter à ces $151,776 la somme de $60,000 qui est la proportion du capital remboursé par le gouvernement dans les cinq ans sur les $400,000, au moyen de l'annuité de $32,000 par année; ce qui fait une différence totale de $211,776.

Ce serait à bien dire la même chose, si les $400,000 étaient remboursables dans les cinq ans, car alors on aurait:

Loyer	$425,000
Moins $90,000 par année	90,000
	$335,000
Retranchez de nos obligations de	$780,000
Le revenu net qui est de	335,000
Il reste à payer	$445,000
Balance à payer par vente actuelle	324,000
Différence	$121,000

Montant dans les 5 ans, avec intérêt, $666,601.

Nous avons donc:

Vente dans 5 ans	$8,500,000
Moins différence dans le prix	666,601
	$7,833,399
Prix actuel	7,600,000
Seule différence possible..	$ 233,399

Franchement, ce n'est pas un montant suffisant pour 1° consentir à perdre le trafic du Pacifique, 2° Nous attirer une opposition certaine d'Ottawa à Montréal; 3° Nous exposer à ne pas trouver le même prix pour notre chemin dans cinq ans.

***

Vient ensuite une étude sur le jeu et les relations des chemins de fer qui m'épate. Le *simple citoyen* annonce avec effroi que le Pacifique va bâtir un pont à Montréal et *a acheté* un chemin de fer qui va de Montréal à New-York ou à Boston par Rouse's Point.

Je me demande qu'est-ce que cela veut dire. Ce pont est-il bâti pour détourner le commerce du Pacifique au bénéfice de New-York.? Est-ce bien cela qu'on veut dire? Mais alors, notre *Citoyen* ignore l'existence du *Canada Atlantic* qui se construit d'Ottawa à Rouse's Point, distance

de 126 milles. Il y a quinze milles de terminés complètetement et soixante autre milles prêts à recevoir les lisses qui sont rendues sur les lieux. Ce chemin est annoncé comme devant être ouvert entre Ottawa et Rouse's Point dans le mois de juillet.

Or, comparez les distances :

	Milles.	Milles.
Ottawa à Montréal.....	119	
Montréal à Rouse's Point.....	50	
		169
Ottawa à Rouse's (viâ Coteau)...		125
Différence contre Montréal.. ...		44

Du reste, si l'on veut absolument effrayer les gens avec l'idée de New-York, prenez les distances du Saut Sainte-Marie, l'une calculée par le Michigan Central et le réseau du New-York Central, depuis le Saut Ste-Marie, en passant par Détroit et Buffalo, et l'autre calculée par le Pacifique canadien, en passant par Montréal pour New-York.

	Milles.
Saut Ste-Marie, à cap St-Ignace.....	22
Mackinaw, cap St-Ignace, à Détroit.	290
Détroit à Glencoe.....	79
Glencoe à Buffalo.....	158
Buffalo à New-York.....	440
Total.....	989

Viâ Pacifique.

	Milles.
Saut Ste-Marie à Montréal.....	622
Montréal à New-York.....	383
	1005
Différence.....	16

Si le Pacifique veut absolument aller à New-York, nous ne pouvons donc pas l'empêcher, puisqu'il peut y aller par deux routes plus courtes que celle de Montréal.

Cette idée de pont, lancée pour créer une impression spéciale, est d'autant plus cocasse que l'écrivain semble écrire tout le temps au point de vue du syndicat Allan-Rivard et invoque même la charte du chemin de Colonisation du Nord dont il semble disposer. Or, le chemin de Colonisation du Nord, qui était alors entre les mains de Sir Hugh Allan, MM. Beaubien, de Bellefeuille, etc., expo-

sait sa politique et ses vues comme suit dans le rapport de leur ingénieur, M Legge, en date du 19 janvier 1872, page 46 :

Une question importante qui se rattache à ce projet, dans le cas où le chemin viendrait à former partie du chemin de fer Américain du Nord du Pacifique (de fait elle forme la clé de voûte) est celle de *la construction d'un pont sur le Saint-Laurent, à ou dans le voisinage de Montréal, car on obtiendrait par ce moyen une communication indépendante par chemin de fer avec les Etats de la Nouvelle-Angleterre.*

Si donc l'on s'appuie aujourd'hui sur la compagnie du chemin de Colonisation du Nord, il faudra se défier de son pont avant tout.

Il est donc inutile de parler de cet épouvantail d'un nouveau pont à Montréal.

On va me dire que quand bien même le Pacifique contrôlerait le chemin du Côteau, il lui faudrait toujours une autre ligne pour venir à Montréal.

Soit. Il peut amener d'Ottawa à Montréal une ligne droite qui n'aurait pas plus de 110 milles. Ajoutez-y les 125 milles du chemin du Côteau, cela fera un total de 235 milles c'est-à-dire 100 milles de plus seulement que ce qu'il a acheté entre Ottawa et Montréal et en y ajoutant les embranchements de St. Lin et St. Eustache, seulement 78 milles. Aujourd'hui on fait des chemins de première classe pour $20,000 du mille. Lefait est que celui du Canada et Atlantic ne coûte que $15,000 du mille, ce qui le porte à $1,875,000. Ajoutez $500,000 pour le pont du Côteau. Le chemin d'Ottawa à Montréal ne coûterait pas plus de $20,000 du mille, ce qui ferait un total de $2,200,000. L'entrée dans la cité de Montréal ne coûterait pas ce que l'on suppose. Ce chemin n'aurait pas un mille et demi à traverser dans la ville proprement dite. Or un chemin élevé en fer, capable de supporter les trains les plus lourds, coûte $500,000 du mille, soit $750,000. Quand il s'est agi de relier le Q. M. O. et O. au Grand-Tronc par un chemin de fer élevé avec gare centrale au Champ-de-Mars, tels sont les prix qui ont été obtenus. Nous arrivons donc au tableau suivant :

125 milles du Côteau	$1,875,000
Le Pont du Côteau	500, 00
110 milles d'Ottawa à Montréal	2,220,000
Ponts, etc	200,000
Entrée dans Montréal	750,000
	$5.545,000
Moins souscription de Montréal	600,000
Total	$4,945,000

Prix d'achat actuel de notre section Ouest et des embranchements..... $4,200,000
Seule différence à payer pour avoir deux lignes au lieu d'une..... ..... $745,000

On comprendra par là pourquoi il a été si difficile de décider le Pacifique donner à $4,000,000 pour notre ligne de l'Ouest. Ils prétendaient, chiffres en mains, et avec des données complètes, pouvoir bâtir un chemin d'Ottawa à Montréal pour trois millions tout au plus, et ils se disaient sûrs d'une subvention de la part de la cité de Montréal, subvention qui était à peu près assurée.

Mais reprenons l'argument. Comment peut-on supposer qu'un second pont à Montréal serait une mauvaise affaire ? N'aurez-vous pas du trafic à faire avec les Etats de la Nouvelle-Angleterre ? Est-ce que la section de l'Est n'a pas du bois, du foin, du fromage, des produits agricoles à expédier dans ces états ? Est-ce donc une si mauvaise nouvelle que d'avoir un second pont pour ce commerce ? De fait, ne l'avons-nous pas ce pont par la glace en hiver, par le service de bateaux en été ? Les chars passent facilement d'une rive à l'autre depuis longtemps ; quel mal cela nous a-t-il fait ?

Faut-il nous tracer une muraille de la Chine pour séparer la rive nord d'avec le continent américain ? Il nous semble que nous sommes bien aise de pouvoir expédier notre trafic vers les chemins du sud avec plus de facilité qu'autrefois. Il y a deux ans, le Grand Tronc nous faisait payer $10 et même $12 pour le passage d'un char sur son pont. Un simple chemin de fer sur la glace a fait tomber le tarif à $5. Est-ce que la section Est comme la section Ouest n'ont pas profité de ces changements ?

Je le répète, ce n'est pas le pont de Montréal qui peut détourner quelque chose de nous ? C'est celui du Côteau et nous n'y pouvons rien sur celui-là.

En résumé :

On ne fera jamais croire à personne qu'il est plus dangereux pour Québec de lui amener le trafic de l'Ouest jusqu'à St.-Martin, que de ne pas l'amener du tout dans cette direction.

Le citoyen ajoute : " Si une ligne indépendante de lui eut été assurée depuis l'ouest jusqu'à la mer, le Pacifique en eut ressenti les résultats. Il ne redoute rien tant que cette éventualité. Or le chemin de Quebec à Ottawa offre pour lui ce danger."

La jolie farce ! Comment, en achetant la section ouest, le Pacifique empêche une ligne indépendante depuis l'ouest jusqu'à la mer ! Il est vrai qu'au début de son épitre le citoyen part du principe que vous ne connaissez pas grand'chose dans les chemins de fer ; mais il abuse de cette supposition.

Je vais vous montrer que la ligne de l'est est tout à fait indépendante du Pacifique et de son bon ou son mauvais vouloir.

D'abord par l'embranchement de St.-Laurent notre trafic peut aller directement sur le Grand-Tronc à la Pointe Claire, car on peut toujours supposer une combinaison possible avec cette grande corporation. Et si le Grand-Tronc entrait en lutte avec le Pacifique, il pourrait se servir avec avantage de la section Est.

Du reste, le Syndicat de la section Ouest se réserve le droit de bâtir un chemin directement depuis St.-Vincent de Paul à Montréal, pour se mettre en communication directe avec les autres chemins de fer.

Mais mettez les choses au pis : laissez-nous à nos propres ressources et supposez qu'un pont soit bâti par le Pacifique à Montréal, non pas pour aller à New-York, comme l'affirme notre *citoyen*, mais pour aller à Sherbrooke et de là à St.-Jean, N. B., par l'International de l'hon. M. Pope, comme des journaux de Québec l'ont dit. Cette perspective parait bien effrayante sans doute ; et cependant, il n'en est rien.

La distance parcourue par le Pacifique serait comme suit :

	Mille.
Montréal à St.-Jean P. Q.....	27
St.-Jean à Waterloo.....	43
Waterloo à Magog.....	23
Magog à Lenoxville.....	23
Lenoxville à Mégantic..... ..	67
Mégantic à St.-Jean, N. B..... ..	296
	479

La section Est aurait, elle, les tracés suivants à exploiter.

Montréal à Québec.....	170
Québec à St.-Henri.....	12
St.-Henri à Houlton.....	160
Houlton à St.-John, N. B.....	113
	455
Différence en faveur de Québec.....	29
Différence en faveur de Québec si l'ont atteint Montréal par une route directe depuis St. Vincent de Paul.....	36

Nous avons encore :

	Mille
Montréal à Québec	170
Québec à St.-Joseph (*viâ* Québec Ontario)	45
St.-Joseph à Blanchard	65
Blanchard à Bangor	63
Bangor à Bucksport	18
	361
Différence en faveur de Québec	94
" " (*viâ* Ottawa)	107
" " (*viâ* St. Vincent)	101
Montréal à Boston (*viâ* G. T. R.)	373

Le commerce passant par Québec pour trouver un port d'hiver à Bangor aurait donc une route plus courte que les routes actuelles et les routes possibles.

Mais il y a plus, ce tunnel entre Montréal et Longueil, que Québec semble tant redouter n'a jamais eu d'autre but que de nous assurer un débouché vers l'Ouest. Que le Pacifique et le Grand Tronc se coalisent tous deux contre notre petite section Est. Eh bien, nous construirons le tunnel et le bout de chemin qui doit rejoindre les chemins américains sur la frontière américaine à Potsdam jonction, et de là nous prenons le chemin de fer d'Ogdensburg et nous arrivons à Chicago une heure plus vite que le Grand Tronc; car les distances sont comme suit :

	Milles.
Québec à Montréal (*viâ* St Vincent)	163
Montréal à Potsdam	80
Potsdam à Oswego	126
Oswego à Rochester	70
Rochester à Buffalo	79
Buffalo à Amherstburgh	235
Amhersburgh à Chicago	245
	998
Chicago à Lévis, (*viâ* G. Tronc)	1020
Différence	22

Où en serait le Pacifique avec son pont à Montréal pour détourner le commerce par New-York ; par le Delaware il a encore 393 milles à parcourir, tandis que de St. Martin à Québec il n'a que 160 milles.

Mais pénétrons plus avant dans la question. Posons la non pas comme *un homme de chemin de fer* qui ne l'a jamais été, mais comme un homme qui comprend la situation. Je suppose le Grand Tronc et le Pacifique coalisés contre nous. Nous venons de voir la situation du Grand Tronc ; prenons celle du Pacifique, tâchant d'envoyer le commerce de St.-Paul et du Saut Ste.-Marie à New-York :

	Milles.
St.-Paul au Sault Ste.-Marie	520
Saut Ste.-Marie à Nipissing	270
Nipissing à Montréal	352
Montréal à New-York	383
	1525
Chicago à Ottawa (viâ Toronto)	733
Ottawa à Montréal	119
Montréal à New-York	383
	1235

(Par les lignes en correspondance avec la section Est.)

	Milles.
St.-Paul à Chicago	411
Chicago à Québec (viâ Tunnel)	998
De St.-Paul à Québec	1409
Comparons : Par le Pacifique à New-York	1525
Par la section Est à Québec	1409
Différence en faveur de Québec	116

Cette supposition du pont à Montréal pour envoyer le commerce de l'Ouest à New-York, est d'autant plus absurde qu'il n'y a par les lignes américaines que les distances suivantes :

	Milles.
St.-Paul à New-York	1367
Chicago à New-York	956

Que le Pacifique s'imagine de vouloir conduire le trafic du Saut Ste-Marie par le Sud, voici la situation :

	Milles.
St-Paul à Montréal (*viâ* Saut Ste-Marie)	1142
Montréal à St-Jean (*viâ* Sherbroke)	479
Total	1621
St-Paul à Québec (*viâ* Tunnel)	1409
Québec à Bucksport (*viâ* Bangor)	191
Total	1600
Différence en faveur de Québec	**21**

Voilà bien des réponses à bien des craintes imaginaires, car il ne faut pas oublier que le Pacifique ne peut nous fermer sa route comme le *simple citoyen* le suppose. Le coup de maître opéré par le gouvernement Chapleau, c'est l'introduction des clauses suivantes dans le contrat :

" 8. Que le fret et les voyageurs à longue destination seront transportés sur l'un ou l'autre des dits chemins de fer ou sur aucune partie d'iceux, y compris les branches déjà bâties ou qui seront bâties, ou appartenant ou devant être acquises par les propriétaires respectiffs des deux chemins, y compris les ponts et tunnels, aux taux pour fret et voyageurs qui seront établis par la compagnie du chemin de fer du Pacifique pour tout trafic venant d'au-delà ou allant au-delà d'Ottawa, et pour tout trafic en deça d'Ottawa, dans aucune direction, à des taux à être fixés de temps à autre entre le gouvernement ou ses représentants et la compagnie. Et si les dites parties ne peuvent s'accorder, tels taux seront fixés par le ministre des chemins de fer de la Puissance, à la demande d'aucune des parties, après en avoir donné avis à l'autre. Et tels taux seront divisés entre le gouvernement ou ses représentants et la compagnie, en proportion du nombre de milles que tel trafic aura parcouru sur chacun des chemins, sans rien charger pour les ponts et tunnels ; le même taux par mille devant être chargé sur tels ponts et tunnels que sur les autres parties du chemin.

"9. Que si aucune des parties fait des arrangements spéciaux avec une autre compagnie de chemin de fer pour le fret ou les voyageurs devant passer par aucune voie appartenant à cette autre compagnie, l'autre partie ou ses représentants aura le droit de bénéficier de tels taux spéciaux pour son propre trafic, en autant que ces arrangements peuvent s'appliquer à tel trafic."

Tout l'avenir de la ligne de Québec est dans ces deux clauses qui forment un arrangement du trafic à perpétuité. Or, les conséquences de cet arrangement, les voici :

On sait que le trafic ne vient pas de lui-même. Il faut quelqu'un pour l'envoyer et quelqu'un pour le recevoir. L'expéditeur choisit sa route. De Chicago, par exemple, il consignera son grain soit à Montréal, soit à Québec, selon les maisons avec lesquelles il correspond. La direction du trafic par un canal particulier dépend de l'activité des particuliers. Supposez des hommes d'affaires demeurant à Québec ; prenez, pour ne pas faire de supposition contestable, l'homme le plus riche et le plus entreprenant de la Puissance, M. J. G. Ross. Il a trente ou quarante navires constamment en course. Que cet homme se mette dans la tête de faire venir le grain de l'Ouest pour charger ses

navires. Il a le droit comme tout le monde, n'est-ce pas, d'aller acheter du blé à St.-Paul ou même à Winnipeg. Dans ce cas l'expéditeur envoie un train de grains par la route qui lui convient, c'est-à-dire par le Pacifique jusqu'à Québec. Le Pacifique est bien obligé de le prendre. Quelque soit le fret qu'il charge, peu importe : qu'il nous suffise de savoir qu'il est impossible au Pacifique d'imposer à ce convoi un taux plus élevé que celui qu'il pourrait charger pour un convoi allant à St.-Jean, N. B., *viâ* Sherbrooke. Ainsi supposons qu'un char de Winnipeg à Québec coûte $100. Il y a de Winnipeg à Québec disons 1500 milles. A l'arrivée, chaque ligne retirera sa part de fret sur le nombre de milles qu'elle possède.

S'il y a 1600 milles de Winnipeg à Boston, le fret devra être $105.00 pour cet endroit et s'il n'y a que 1500 milles de Winnipeg à Québec, le fret ne pourra être que de $100. Voilà comment nous sommes protégés ; il sera impossible de dire au Pacifique : " Je chargerai $100 pour Québec et $90 seulement pour Boston. Ce n'est pas lui qui commandera aux prix, ce sera la distance."

On dira, mais le Pacifique ayant près de 1400 milles de lignes pourra se contenter d'un bénéfice moindre qu'une ligne qui n'a que 160 milles. Oui, pour le trafic local ; non, pour le trafic de transit. L'administration du trafic local est plus dispendieuse, parce que les frais du personnel, du maniement de la marchandise se répartissent sur un montant limité de recettes. Ainsi, une administration de chemin de fer qui coûte $10,000 par année quand ses recettes ne sont que de $500,000 est plus onéreuse qu'une administration coûtant $100,000 si les recettes sont de $10,000,000.

Mais le trafic de transit, ne l'oublions pas, est un trafic de surcroit. Il faut toujours le mécanisme ordinaire pour le trafic local. S'il se présente un convoi de fret à l'un des terminus, ce convoi de fret ne coûte à la compagnie que le trouble d'y accoupler un engin et de le traîner à l'autre extrêmité de sa ligne ; ce halage ne coûte pas un quart de centin par tonne par mille : elle peut traîner ce convoi sur ses 160 milles au même prix que le chemin qui a 1400 milles, le halage ne coûtant pas plus cher dans un cas que dans l'autre, parce que la dépense de charbon comme le prix de la main d'œuvre se calculent à l'heure. Si la forte compagnie voulait faire du trafic au rabais, en supposant qu'elle veuille perdre ⅛ de centin par tonne par mille sur un convoi de 200 tonnes, la ligne de 1400 milles perdrait $350 et celle de 160 milles seulement $40. Mais il y a plus, par les arrangements actuels, si le Pacifique impose un tarif abaissé au fret allant à Québec, il est obligé de l'imposer également au sien. Pour faire perdre

$40 ou $50 occasionnellement à la ligne de Québec, il faudrait donc qu'il perdît $350 sur chacun de ses convois allant soit à Montréal, soit à Boston, soit à St.-Jean, N. B. Il n'y a donc pas de danger de ce côté là. D'un autre côté, s'il charge un tarif élevé pour Québec, il est obligé de le charger également pour tous les endroits. Il ne peut pas charger par exemple, 2 centins par tonne par mille pour Québec, et 1½ centin seulement pour St.-Jean, N. B. S'il charge 1½ centin pour ce dernier endroit, il est obligé de charger la même chose pour Québec.

Donc, nous pouvons dire, en toute sûreté, que le Pacifique nous est ouvert d'un bout à l'autre et qu'il est impossible de supposer que cette voie nous est fermée. Et cette voie étant à notre disposition, comme nous avons sur toutes les autres lignes l'avantage de la distance, nous devons être sûrs de l'avenir qui est entre nos mains.

On veut vous faire redouter le mauvais vouloir du Pacifique. Eh bien ! je vais prendre leur argument. Je suppose le Pacifique mal intentionné, ayant acheté tout notre chemin de fer depuis Ottawa à Québec.

Là, nous serions bien entre ses mains ; là, nous pourrions supposer que désirant diriger le trafic vers le sud, il maltraiterait la ligne de Québec, la fermerait au besoin, comme il a fait de celle de Prescott, et laisserait pousser l'herbe dans notre ville. Et cependant, ces accusateurs vigilants qui blâment le gouvernement d'avoir vendu le chemin par tronçons, auraient été favorables à cette vente en bloc. Ils s'emparent de cette mesure, même pour reprocher au gouvernement d'avoir maltraité Québec. Mais, en supposant qu'il puisse y avoir de la mauvaise volonté de la part du Pacifique, c'est l'autre projet, celui de la vente en bloc, qui aurait menacé Québec Tels que nous sommes, ce danger est complètement impossible. Le syndicat local est bien obligé de faire payer la section Est, puisque son argent est là. Il n'existe pour lui d'autres combinaisons que celles de nous amener du trafic; et il en amènera d'autant plus sûrement qu'il peut forcer le Pacifique à lui ouvrir sa ligne et à servir la section Est comme il se servira lui-même. Quand le public aura bien compris la sagesse de cet arrangement, il n'y aura qu'un cri pour acclamer les vues larges de ceux qui ont amené ce résultat.

***

Ici, je vois surgir deux objections, le cri suprême de ceux qui veulent combattre le gouvernement quand même.

1° Si notre chemin de fer est si bon même contre le Grand Tronc et le Pacifique réunis, pourquoi le vendre ?

2° Si la vente de la section ouest au Pacifique est si avantageuse à la section Est, pourquoi vendre cette dernière maintenant ?

A cela, il y a plusieurs réponses. Et je pourrais résoudre les deux objections par une seule question : *Comment le garder ?*

Comment garder votre chemin en face d'un déficit de $500,000 par année ? Qui va combler ce déficit ? Que propose-t-on en échange ?

Et comment trouver le million de dépenses additionelles qu'il faut pour compléter le chemin ? Ainsi il y a à payer à Montréal en vertu de contrats en force à peu près $400, 000. La construction de l'embranchement de St. Charles nous impose la moitié du coût des bateaux traversiers, le coût entier des quais, des appareils pour les chars à fret et de passage, et la pose des lisses jusqu'à l'endroit voulu, pour un montant d'au moins $250,000. Je laisse le restant de coté pour éviter toute contradiction : Voilà pour l'année courante un montant de plus de $1,000.000, si l'on comprend le déficit à trouver en dehors des revenus de l'année. Où les trouver ? Qui les trouvera ? Personne n'en parle, personne ne semble y songer en combattant la politique du chemin de fer.

***

Qu'importe ? Passons et supposons que le gouvernement ne vende pas son chemin. La conséquence immédiate est la construction du chemin projeté d'Ottawa à Montréal. Voilà toujours un chemin d'opposition qui diminuera les recettes de la division ouest et nous ôtera une partie de notre trafic local, savoir celui d'Ottawa, et ce n'est pas le moins considérable. Le contingent des voyageurs entre Ottawa et Montréal forme une proportion considérable des recettes. Le commerce d'Ottawa donne également beaucoup de trafic à notre chemin. Retranchons cela de notre bilan.

Maintenant quelle figure fera un gouvernement pour se lancer dans les combinaisons de chemins de fer dont nous avons parlé plus haut, lui qui ne peut pas dépenser un sou sans l'autorisation des chambres, lui qui ne peut prendre aucune initiative, et qui ne peut pas même promettre qu'un de ses contrats sera respecté ?

Naturellement, chacun restera chez soi ; car il n'y aura pas toujours pour administrer ce chemin un homme debout à 5 heures du matin, toujours prêt à payer de sa poche et de sa personne et qui, après avoir ruiné sa santé pour le succès de l'entreprise, trouve comme récompense de ses efforts, l'accusation qu'il a vendu la charte du chemin de fer d'Ontario et Québec.

Jusque-là personne n'avait pu obtenir cette charte, tant l'influence du Grand-Tronc était forte à Ottawa. L'hon. M. Chapleau et M. L.-A. Senécal se mirent à l'œuvre, l'an dernier, et passèrent toute la session à la capitale fédérale, travaillant ardemment et parfois péniblement contre des résistances puissantes. Le gouvernement ne pouvait pas même contribuer aux dépenses nécessaires pour une lutte de ce genre. C'est M. Senécal qui prit l'argent de sa poche. Et quand le bill fut obtenu, quelle était la position ? Des directeurs représentant une province qui n'avaient pas un sou à mettre dans l'entreprise. M. Sénécal lutta tant qu'il put dans un bureau de direction qu'il contrôla sans un sou de capital, jusqu'au moment où le travail excessif le força de partir mourant pour l'Europe. S'il avait, alors, représenté une compagnie privée, il aurait facilement trouvé assez de crédit pour protéger ses intérêts dans cette compagnie. Il ne pouvait prendre des actions au nom du gouvernement, et le gouvernement n'était pas autorisé à promettre un dollar aux particuliers qui auraient pris des interêts dans cette compagnie. Personne de la province de Québec ne voulut faire de risques pour cette entreprise et il arriva tout simplement que, pendant son voyage en Europe, le Pacifique s'empara tout à fait de la charte. Que pensez-vous qu'il est résulté de tout cela ? Qu'un *simple citoyen*, pour récompenser M. Senécal de ses efforts, dit tout cruement que M. Senécal *vendit la charte.* Allez maintenant travailler pour le public et espérez que M. Senécal recommencera des luttes que l'inaction forcée du gouvernement rend stériles et qui lui valent par dessus le marché d'aussi plates injures.

Je réponds à la seconde objection, dans la même ligne d'arguments, que ce n'est pas le gouvernement qui ira faire du commerce à St.-Paul ou à Chicago, qui construira des élevateurs à Québec et qui fretera des navires ou fera des contrats à Liverpool. Ce n'est pas le gouvernement qui construira le tunnel à Montréal et entrera en alliance avec des compagnies étrangères. Or, sans cela, la ligne de Québec sera réduite à l'insignifiance. Laissez donc faire l'intérêt personnel et les efforts de l'initiative privée.

N'allez pas croire que les particuliers soient moins aptes que les gouvernements à faire l'affaire du public. Quoi de plus puissant que l'intérêt personnel. Or, l'intérêt personnel comprend d'instinct qu'il ne peut réaliser de bénéfies s'il ne les mérite pas. On accusait il y a quinze ans, Vanderbilt de circonvenir la Législature de New-York pour obtenir des chartes de chemin de fer trop favorables. Vanderbilt mourut riche de cent millions ; mais il avait fait New-York ce qu'elle est. Autrement le *Baltimore et Ohio* aurait détruit cette ville au bénéfice de Baltimore ; de même que le *Pensylvania railroad* aurait tué New-York pour le plus grand avantage de Philadelphie. Ce sont les particuliers qui se sont chargés de faire la lutte. En 1858, le *New-York Central* transportait à New-York 925,604 tonnes. En 1881 il y a conduit douze millions de tonnes. Fisk qui a fait sa fortune dans l'*Erie*, a pris un chemin de fer qui amenait 800.000 tonnes de fret à New-York. Il a laissé un chemin qui y transporte aujourd'hui dix millions de tonnes. Il y a trois ans les Etats du Sud étaient dans l'isolement, le Texas et le Mexique végétaient. Jay Gould est passé par là et a réalisé cinquante millions dans les chemins de fer et est en voie de réaliser cent autres millions ; mais ce pays n'est plus reconnaissable. Partout l'activité et la richesse ont remplacé la misère.

Ici, à Québec, certaines gens préfèrent rester isolés, sans commerce, mais ils ont du moins la consolation d'empêcher les hommes actifs et entreprenants de faire de l'argent. *Faire de l'argent* est une manière de dire. Le syndicat de l'Est paie $4,000,000 et s'oblige à dépenser $600,000 en sus pour un chemin de 214 milles. Le gouvernement ayant payé $75,000 pour les 23 milles de Joliette, et $29,000 pour les 2 milles de Berthier, il reste par conséquent établi que le syndicat paie $4,496,000 pour 189 milles de chemin de fer.

Les 28 milles des Piles ne valent pas plus de douze mille piastres du mille, ce qui laisse $4,160,000 pour les 161 milles restant, On a donc le tableau suivant :

		Par mille.
Pour Joliette et Berthier.....	$ 104,000	
" les Piles	336,000 ou	$12,000
" ligne principale (161 milles)....	4,160,000 ou	25,839
	$4,600,000	

Il n'y a donc pas de profits à faire sur le prix même du chemin.

Ce n'est donc qu'à force d'activité pour stimuler et multiplier le trafic que ces particuliers feront de l'argent. S'ils font de l'argent, ce ne sera toujours pas aux dépens du

gouvernement, qui de l'aveu de tous ne peut pas exploiter un chemin de fer avec le même avantage qu'une compagnie privée.

Mais, voyez-vous, dans notre pays, du moment que quelqu'un veut avancer, tout le monde se lève contre lui. Et si celui qui veut aller de l'avant n'est pas capable de traîner tout le monde avec lui, il faut qu'il reste au milieu de cette masse de braillards impropres à tout, excepté à tendre la main et le bec.

Mais, va-t-on me dire, si la province n'est pas assez riche pour garder tout son chemin, qu'elle en retienne la moitié. En vendant la section Ouest au Pacifique, nous évitons tout danger d'opposition ; nous nous faisons de magnifiques correspondances avec l'Ouest et la Province en aura le bénéfice.

Examinons d'abord cette proposition au point de vue de nos finances :

Il y a des déboursés urgents à faire. Les persiflages des adversaires ne délieront pas le gouvernement de l'obligation de faire sa part des dépenses pour le raccordement avec l'Intercolonial. Voilà $250,000 à dépenser dans les quatre mois qui vont suivre. Il ne faut pas oublier qu'en vendant au Pacifique, nous restons sans installation aucune à Montréal, et avec des usines incomplètes à Québec, et qu'il faudra au moins $30,000 à Québec et $25,000 à Montréal pour ces travaux nouveaux.

Il nous faudra forcément payer un tiers du coût de la ligne depuis Hochelaga au chemin Papineau pour nos hangards à fret ; car l'intérêt du chemin exige que nous nous rapprochions le plus possible du centre des affaires. Du reste, c'est là qu'est la propriété Macdonald, notre propriété. Voilà au moins $50,000 de dépenses immédiates.

Il nous faut une table tournante, une maison aux engins, un magasin et toute une série de constructions pour notre terminus à Hochelaga. On ne s'en sauvera pas à moins de $20,000.

Il faut utiliser Bellerive et ériger une gare et des lignes d'évitement : disons $10,000.

L'on a beau dire que l'on peut se dispenser de ballaster certaines parties du chemin, tout le monde sait que ces travaux sont urgents, si l'on veut empêcher la voie de se détériorer et si l'on ne veut pas chasser les touristes de notre ligne.

Nous arrivons vite par le tableau suivant à un montant respectable :

Pour le raccordement de l'Intercolonial.	$250,000
Usines nouvelles ou additions à Québec et Montréal	55,000
Ligne d'Hochelaga au ch. Papineau	50,000
Hangards à fret	10,000
Table tournante, maison aux engins, etc.	20,000
Gare et travaux à Bellerive	10,000
Ballast	30,000
Changement de ligne, rue Pr. Edouard.	200,000
	$595,000

Il est impossible de laisser de côté les travaux des Trois-Rivières sans consentir à abandonner tout à fait le chemin des Piles ; et je ne sais comment le gouvernement pourra continuer longtemps à se servir de la rue du Prince-Edouard pour arriver à la ville de Québec. L'on verra qu'avant deux ans la pression sera tellement forte qu'il faudra déplacer la voie.

Maintenant quels seront les revenus de la section Est. D'après les déclarations du Premier ministre basées sur des informations du trésorier de la Province et sur un état fourni par le comptable du chemin, les bénéfices du chemin pour l'année 1881-82, seront à peu près $270,000. En les divisant par moitié, la section Est rapportera $140,000. J'alloue 5 p. 100 d'augmentation dans le trafic, ce qui est le double de l'augmentation de la population, en sorte que pour les cinq ans à suivre nous aurons à peu près les recettes suivantes :

1882-83	$140,000
1883-84	147,000
1884-85	154,350
1885-86	162,069
1885-87	170,172

Quel résultat cela aura-t-il sur nos finances ?

Nous pouvons vendre aujourd'hui $4,000,000, c'est-à-dire obtenir un intérêt de $200,000 et de plus nous dispenser de payer 1 p. 100 d'amortissement. De fait notre budje sera dégrevé de $2 0,000 par année. Eh bien comparons :

	Revenu fixe.	Rev du chemin.	Différence.	Montant de cette différ. en 1887.
1re année	$240,000	$140,000	$100,000	$124,550
2ème "	240,000	147,000	93,000	113,042
3ème "	240,000	154,350	85,650	100,000
4ème "	240,000	162,069	77,831	85,995
5ème "	240,000	170,172	69,828	71,573
				$495,558

N'oublions pas que dans cinq années les $590,000 dépensés sur le chemin vaudront avec quatre années d'intérêt $723,327, ce qui ajouté aux $495,558 constatées plus haut, donne un total de $1,210,985.

Si donc nous vendons notre chemin $5,220,000 dans cinq ans, ce serait exactement la même chose que si nous le vendions $4,000,000 aujourd'hui.

Dans ces calculs, j'ai complètement mis les travaux sur les Piles de côté, en sorte que la valeur commerciale de ce chemin resterait à peu près nulle En retranchant donc $460,000 pour les embranchements des Piles, Joliette et Berthier. Il faudrait en trouvant $5,220,000 pour le chemin, le vendre à raison de $29,700 du mille pour la ligne principale. Pense-t-on franchement trouver jamais plus ?

Que l'on ne se fasse pas d'illusion sur la valeur commerciale d'un chemin de fer. Les hommes d'affaires n'iront pas mettre leur argent dans une entreprise dont les actions seront dépréciées. Or, si cette institution ne donne pas un dividende de 6 p. 100, les actions, comme tout le monde sait, tomberont au-dessous du pair. Quel est l'intérêt de 6 p. 100 sur un capital de $5,220.000, si ce n'est $313.200 par année. Ne faut-il pas mettre 10 p 100 de côté à part de cela, pour couvrir la détérioration du matériel roulant, des ponts en bois, des dépôts et hangards le long de la ligne, etc. Mettons $50,000 pour ces fins. Il faudra donc un revenu net de $363,200 par année pour maintenir au pair les actions d'un tel chemin. Qui veut nous assurer de ce revenu quand on songe que dans toute l'Amérique Britannique du Nord, les chemins de fer n'ont jamais donné que le résultat suivant :

Profit par mille.

48 Compagnies : 6890 milles ; Profits $6,727,750 : $975.

Tous les rêves de profits fantastiques s'effacent devant cette réalité et notre chemin de fer n'est pas, après tout, plus merveilleux que les autres. Si l'on veut bien le classer parmi les entreprises humaines de ce monde, l'on arrivera au résultat suivant :

	No. milles.	Profit p mille.	Total.
Québec à Montréal,.....	170	$975	$165,750
Piles.....	27	500	13,500
Joliette et Berthier.....	25	500	521,600
	222		$191,750

Maintenant, est-t-il dans la chambre, je dirai dans tout le pays, un homme sensé qui oserait soutenir qu'on peut négocier plus de $25,000 par mille sur un chemin de fer ? Consultez la statistique. Qu'y trouve t'on ?

	No, total de m.	Débentures.	Montant p. m.
Aux Etats-Unis.....	93,669	$2,392,017,820	$25,500
En Canada.....	7,229	80,661,312	$11,000

N'oublions pas que nous n'avons que 161 milles de ligne principale, capables de supporter ce maximum de débentures. N'oublions pas que 161 fois $25,000 ne font que $4,025,000. N'oublions pas que les lignes locales qui n'ont coûté au gouvernement même que $440,000 ne valent pas plus que cela pour les fins d'un emprunt.

Voilà un sujet de méditatiou que j'abandonne aux hommes sérieux.

Et va-t-on me dire que pour un bénéfice imaginaire, il va falloir priver Québec de cette activité de l'industrie privée ! Il va falloir dire aux hommes énergiques, qui s'offrent pour tâcher de diriger le commerce de l'ouest sur Québec, pour tenter de convertir Québec en un vaste entrepôt qui servira à toute l'Europe ; " Allez travailler ailleurs ou à autre chose : notre chemin n'est pas pour le commerce ; il n'a pas été fait pour faire prospérer les localités ; il a été fait pour que nous nous remboursions de ce qu'il a coûté."

Les gouvernements ne sauraient avoir de ces mesquineries. Puisqu'il y a des subsides pour tous les chemins locaux, il doit y en avoir pour les grands centres. En vendant la section Est $4,000,000, la Province aura souscrit à peu près $2,500,000 à ce chemin, c'est-à-dire, $11,760 du mille.

Qu'y a-t-il d'étonnant à ce que nous doublions pour notre principale artère le subside que nous donnons à des lignes locales ? Dans les débuts de notre politique de chemins de fer, n'était-ce pas notre intention d'en agir ainsi ? Dans tous les cas, nous aurons donné au Q. M. O. et O. à peu près la subvention qu'Ottawa a payée au *Canada Central*, savoir $12,000 du mille et nous donnons l'occasion à cette entreprise de fournir toute son utilité en la remettant entre les mains de l'initiative privée.

On nous demande d'attendre quelques années ! Pourquoi ? Pour donner la chance au commerce de se créer d'autres voies ! Car les hommes d'affaires ne se croiseront pas les bras. Et l'en trouvera qu'il est bien plus difficile d'arrêter un courant déjà fait que de l'empêcher de prendre une direction. Ce n'est pas le gouvernement qui ira se mettre en campagne pour empêcher la construction de quelque ligne nouvelle dans le Sud, puisque son rôle est de les protéger toutes et même de les encourager. Mais que le chemin de fer soit entre les mains d'une compagnie privée : alors elle saura faire sentir son action, exercer les

pressions voulues et peut-être déjouer des projets d'opposition qui souvent ne tiennent qu'à un caprice ou qu'une intervention intelligente peut faire crouler.

Je le répète, si Québec veut prendre sa place parmi les villes commerciales, qu'elle s'appuie sur l'esprit d'entreprise d'hommes qui veulent remuer quelque chose et non sur l'autorité officielle qui ne doit rien remuer.

L'on ajoute : Vous ne savez pas, ce que l'avenir nous prépare : qui sait si dans un an le Pacifique ne paiera pas un million de plus pour notre ligne ! Avons-nous le droit de faire sérieusement de telles suppositions quand la réalité nous donne un démenti si brutal ? Si le Pacifique voulait de la section Est pour $4,000,000, est-ce qu'il ne l'aurait pas maintenant ? Je suppose que nous connaissons mieux ses intérêts qu'il ne les connait lui-même, en imaginant une éventualité à laquelle il n'a pas l'air de penser ! Car enfin, le Pacifique se compose d'hommes d'affaires et il s'agit pour eux d'un million à sauver. Pourquoi ne le sauvent-ils donc pas ? Allons-nous considérer comme argument, des suppositions aussi vagues que celles-là ? Raisonnons un peu. On veut forcer le Pacifique à payer la section Est CINQ MILLIONS. Mais il la trouve trop chère à QUATRE MILLIONS. Il n'en veut pas. Lui qui avec ses 3000 milles de chemins de fer, n'a guère besoin des Piles et de Joliette, il se dit tout simplement que St.-Martin à Québec, il n'y a que 161 milles. C'est tout ce qu'il lui faut. Or 161 milles à $20,000 du mille, ne coûteraient que $3,220,000. Il trouvera dans $3,500,000 un montant pleinement suffisant pour se rendre à Québec quand il le voudra, s'il y est forcé. Mais comme il est sûr de n'y jamais être forcé, attendu que par son contrat avec le gouvernement il a des arrangements de tràfic permanent sur la section Est, il n'éprouvera pas le besoin de jeter l'argent par les fenêtres pour nous faire plaisir et donner raison à quelques visionnaires qui ne sont pas capables d'établir leur raisonnement sur un seul chiffre.

J'arrive au dernier point soulevé par le *simple citoyen :* les correspondances avec l'Ouest amenées à nos chemins de fer par le syndicat Allan-Rivard. J'avoue n'y rien voir.

Je trouve bien une lettre signée Hugh Allan, S. Rivard, en date du 21 février 1882, dans laquelle il est dit : "L'un de nous.....a reçu l'assurance que ces messieurs viendraient vous rencontrer au sault Ste-Marie avec une voie ferrée aussitôt que nous pourrons nous y rendre nous-mêmes." Et c'est tout. C'est sur cela que se fonde le simple citoyen pour dire : " Deux raccordements avec

l'ouest vous sont possibles. Celui que Sir Hugh Allan se propose de faire au moyen de la construction d'un chemin jusqu'au sault Ste-Marie, en vertu de la charte du chemin de colonisation du Nord qui est encore en vigueur. Les arrangements de Sir Hugh avec de grands capitalistes américains sont complets et ont été mis sous les yeux du premier ministre. Ces arrangements nous donnent un raccordement avec le Northern Pacific."

" L'autre raccordement se trouve dans le Grand Junction Railway d'Ottawa à Toronto, où nous rencontrons le Great Western, qui nous donne accès à Chicago, Cincinnati, etc."

Voilà une question bien vite règlée. Ces messieurs s'en vont directement au Sault Ste.-Marie : c'est fort simple en effet. Mais il reste dans ce cas là le chemin suivant à bâtir. Je prends les distances données par la compagnie même du *Chemin de Colonisation du Nord* dont on invoque la charte (Voir le rapport Chs. Legge, 31 mars 1874.)

	Milles.
Aylmer à Rivière Creuse.....	95
Rivière Creuse à Matawan.....	80
Matawan à la Rivière des Français.....	115
Rivière des Français à Saut Ste.-Marie.....	200
Total à construire.....	490

L'ingénieur de cette compagnie, M. Legge, dans le même rapport, évalue le coût de ce chemin à $30,000 du mille, quoique je sache bien que M. Foster s'est ruiné dans la tentative de construire, sous le gouvernement Mackenzie, le bout de chemin entre le Sud du Lac Nipissing et la Baie Georgienne, et qu'il aurait fallu y dépenser $60,000 par mille. Mais disons $30,000. Il faudra toujours disposer d'un capital de $14,700,000. C'est un léger extra à ajouter au coût de $8,500,000. Où trouvera-t-on cela ? Sir Hugh Allan a déjà déclaré, par l'entremise de son ingénieur, page 27 du rapport du 31 mars 1874, " *qu'il devient évident que la construction d'aucune de ces lignes ne peut se réaliser que si les gouvernements du pays ne se chargent d'une grande partie des frais.*"

Rien n'est changé depuis, si ce n'est que les gouvernements ont donné à d'autres ce qu'ils avaient à donner. Le gouvernement fédéral a subventionné la compagnie du Pacifique. Le gouvernement de Toronto a subventionné le *Toronto et Nipissing*.

Je parierais bien quelque chose que le gouvernement d'Ontario ne subventionnerait pas une seconde ligne, pour faire concurrence à sa propre ligne, et faire passer en ligne droite le trafic du Saut Ste-Marie à la province de Québec,

au détriment de Toronto. Si le gouvernement d'Ontario a des largesses à faire, il les fera de préférence à la compagnie du chemin de fer de *Jonction d'Ontario et du Pacifique*, qu'il a déjà subventionnée et à laquelle il s'intéresse beaucoup, ou au *Kingston et Pembroke*, ou au chemin de fer du *Nord, du Nord-Ouest et du Sault Ste. Marie*, chemins qui sont tous situés dans la Province d'Ontario, mais qui ne mènent pas à Ottawa.

Quant au gouvernement fédéral, il n'a pas même voulu donner une subvention au Q. M. O. et O. et il ne consentira pas, non plus, à prêter main-forte à un chemin qui devra lutter contre son propre Pacifique.

Il faudra donc compter sur l'énergie même du syndicat Allan-Rivard. Je n'ai rien à dire contre Sir Hugh ; mais je le sais homme d'affaires, c'est-à-dire aimant à veiller sur son argent. Combien risquerait-il dans une entreprise de ce genre ? Le rapport de la compagnie du chemin de colonisation du Nord du 19 janvier 1872, page 12, donne la mesure de ces risques probables.

" Coût total	$3,600.000
" La compagnie aura pour faire face à cette dépense l'octroi de terre de 1,200.000 acres valant, disons $1 l'acre.	$1,200.000
" Octroi municipal Montréal	1,000.000
" municipalité intermédiaires	500.000
	$2,700.000
" Laissant un montant à prélever au moyen de souscriptions privées et par la vente des bons	$900.000 "

Sir Hugh ne trouva pas alors ces $900,000 ni dans sa caisse, ni par le moyen d'une avance de la Banque des marchands dont il était le Président.

Plus tard, la position de la compagnie s'améliora et offrit les ressources suivantes :

Subside officiel	$ 750.000
" en terrains	$1,000.000
Souscriptions municipales	$1,500.000
	$3,250.000
Balance à trouver	$ 250.000

Et Sir Hugh ne trouva encore rien, laissant la Banque Jacques Cartier s'engager dans cette entreprise, quand la Banque des Marchands ne faisait pas un sou d'escompte.

***

Mais ce n'est pas tout. Le chemin du Syndicat Allan devait se raccorder au Northern Pacific. Seulement, le Northern Pacific a fait faillite en 1874 et va depuis clopin clopant entre les mains des créanciers qui se sont organisés en compagnie. Le Congrès, pour comble de malheur parle de canceller l'octroi de terres qui lui avait été fait Dans tous les cas, les actions de cette compagnie qui a 1100 milles d'ouverts sont cotées à raison de 64 p. 100 d'escompte, c'est-à-dire qu'elles ne valent que 36.

De Duluth, terminus actuel du *Northern*, au Saut Ste.-Marie, il y a 357 milles à construire. Sur cela, le Northern fait construire à peu près 80 milles et c'est tout. Il y a bien sur la route à peu près 150 milles construits par deux compagnies locales, savoir le *Marquette, Houghton & Ontonogon* et le *Detroit, Mackinawe & Marquette*, mais ces lignes sont controlées par une combinaison toute différente du *Northern Pacific* et c'est le *St. Paul Minneapolis* et *Manitoba*, c'est-à-dire la compagnie du *Pacifique Canadien* qui va s'en servir.

A vous, Messieurs, d'accepter ou de refuser l'offre de laisser la proie pour l'ombre.

Au mois d'août, cette année, c'est-à-dire dans quatre mois, le *Pacifique Canadien* aura terminé sa ligne jusqu'à la Baie Georgienne et au mois de mai 1883, c'est-à-dire dans quatorze mois, le chemin sera completé jusqu'au Saut Ste.-Marie. Ainsi durant l'été, le trafic venant par eau de Chicago, Milwaukee, Duluth, et de la Baie du Tonnerre se transportera dans les chars du Pacifique à la Baie Georgienne et de là pourra arriver jusqu'à Québec sans interruption.

Et quand le *Pacifique Canadien* sera rendu au Saut Ste. Marie, il n'aura pas besoin d'attendre les appoints du *Northern Pacific* qui peut fort bien ne pas pouvoir bâtir sa ligne. Il aura à sa disposition une ligne toute faite, et qui va directement de St.-Paul et même de Winnipeg au Saut Ste.-Marie depuis trois mois, de la manière suivante :

	mill.	*Noms du chemin*
St-Paul à Eau Claire...	89	Chi. St-Paul, Min. et Orm.
Eau Claire à Amherst.	103	Wiscons. central.
Amherst à Greenbay...	70	Green B. Win. et S. P.
Greenbay à Negaunee.	176	Chicago et Nor. Wes.
Negaunee à Saut Sainte-Marie	157	Det. Mack. et Mar.
Total bâti.....	595	
Saut à Baie Georg.....	200	Fini dans quatorze mois.
Baie Geor. à Nip.....	70	Fini dans quatre mois.
Nipissing à Québec.....	504	Fini.
Total.....	1369	Tout terminé ou dont la construction achève.

Raccordements Allan-Rivard.

	mill.	
St-Paul à Duluth.....	250	Bâti.
Duluth à Montréal Riv	100	Commencé.
Montréal River à Saut Ste-Marie..... ...	248	Non commencé (pas de charte).
Saut Ste-Marie à Aylmer.....	490	Non commencé.
Aylmer à Québec.....	282	Bâti.
	1370	

Dans un cas il n'y a que 270 milles sur 1369 à *achever* avec toutes les ressources nécessaires.

Dans l'autre, il y a 738 milles, non commencés, avec une absence complète de ressources.

Sans compter que la compagnie de *St. Paul, Mineapolis et Manitoba* ne cesse de travailler activement à abréger les distances au moyen de lignes nouvelles. C'est ainsi qu'elle a acheté dernièrement le chemin de fer de St.-Cloud et Mineapolis qui a une subvention considérable de terres.

Le *simple citoyen* promet, au nom du Syndicat, un raccordement avec l'Ouest reliant Ottawa à Toronto au moyen du *Grand Junction.* Cette promesse ne se fera pas remarquer par sa sincérité, puisque le *Grand Junction* est un petit chemin local entre Belleville et Peterborough, qui s'arrête à soixante milles d'Ottawa et à quatre-vingt milles de Toronto. Sa charte lui défend même expressément d'aller jusqu'à Toronto. Et il serait d'autant plus difficile de s'en servir que le Grand Tronc l'a acheté l'an dernier, dans l'espoir de tuer la charte d'*Ontario et Québec.*

Il n'y a que deux chartes entre Ottawa et Toronto, savoir celle qu'on appelle: *Toronto et Ottawa* et qui est controlée par le Grand-Tronc et celle qu'on appelle : *Ontario et Québec* et qui est controlée par le Pacifique.

Il y a eu un temps où Sir Hugh Allan avait le contrôle du *Toronto et Ottawa.* Qu'en a-t-il fait? Va-t-on dire ce que ses amis disent de l'autre charte? L'a-t-il vendue? Ce qui est certain, c'est qu'elle n'est plus à notre disposition. Le moins qu'aurait dû faire Sir Hugh pour prouver qu'il est homme de chemins de fer, aurait été de la garder.

Quant à l'*Ontario et Québec*, bien habile qui l'arrachera aujourd'hui au Pacifique.

En dehors de cela, rien, absolument rien pour nos raccordements : ni pour Prescott, ni pour Brockville, ni pour Toronto, ni pour la Baie Georgienne.

Je me trompe, il nous reste des *running powers* sur le Canada Central, jusqu'au Lac Nipissing. Mais ces *running powers* ne sont pas définis et ne valent pas le papier qui en porte l'énumération. A la dernière session, le gouvernement de Québec a longtemps négocié pour obtenir à ce sujet quelque chose de tangible. Savez-vous ce qu'il a obtenu : présentation par M. Colby d'un bill qu'il a fallu retirer immédiatement sous la pression des amis du Pacifique.

Maintenant, je vous demande messieurs d'imaginer les conséquences d'un marché entre la Province de Québec et le Syndicat Allan-Rivard, qui se pose, dans ses offres mêmes, comme l'adversaire du Pacifique Canadien. Prenez la lettre de MM. Allan-Rivard du 21 janvier 1882. Qu'y trouve-t-on ?

Notre but est d'établir une communication directe et INDÉPENDANTE entre Montréal et l'Ouest, en sorte qu'on pourra dire réellement si notre projet est réalisé que la Province de Quebec aura DEUX Pacifiques au lieu d'un L'un de nous est en correspondance avec des capitalistes intéress s dans certains chemins de fer de l'Ouest, etc.

La concession de notre chemin au syndicat Allan-Rivard, c'était donc la guerre au Pacifique Canadien.

C'était donc l'opposition du Pacifique à notre chemin;

C'était donc sûrement la construction d'un autre chemin d'Ottawa à Montréal;

C'était donc pour notre chemin la dépréciation assurée dans cinq ans.

C'était la ruine de la Province au bout.

Remercions le gouvernement intelligent qui a détourné ce malheur de nos têtes.

UN SIMPLE VOYAGEUR DANS LES CHEMINS DE FER.

Québec, 31 mars 1882.